Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

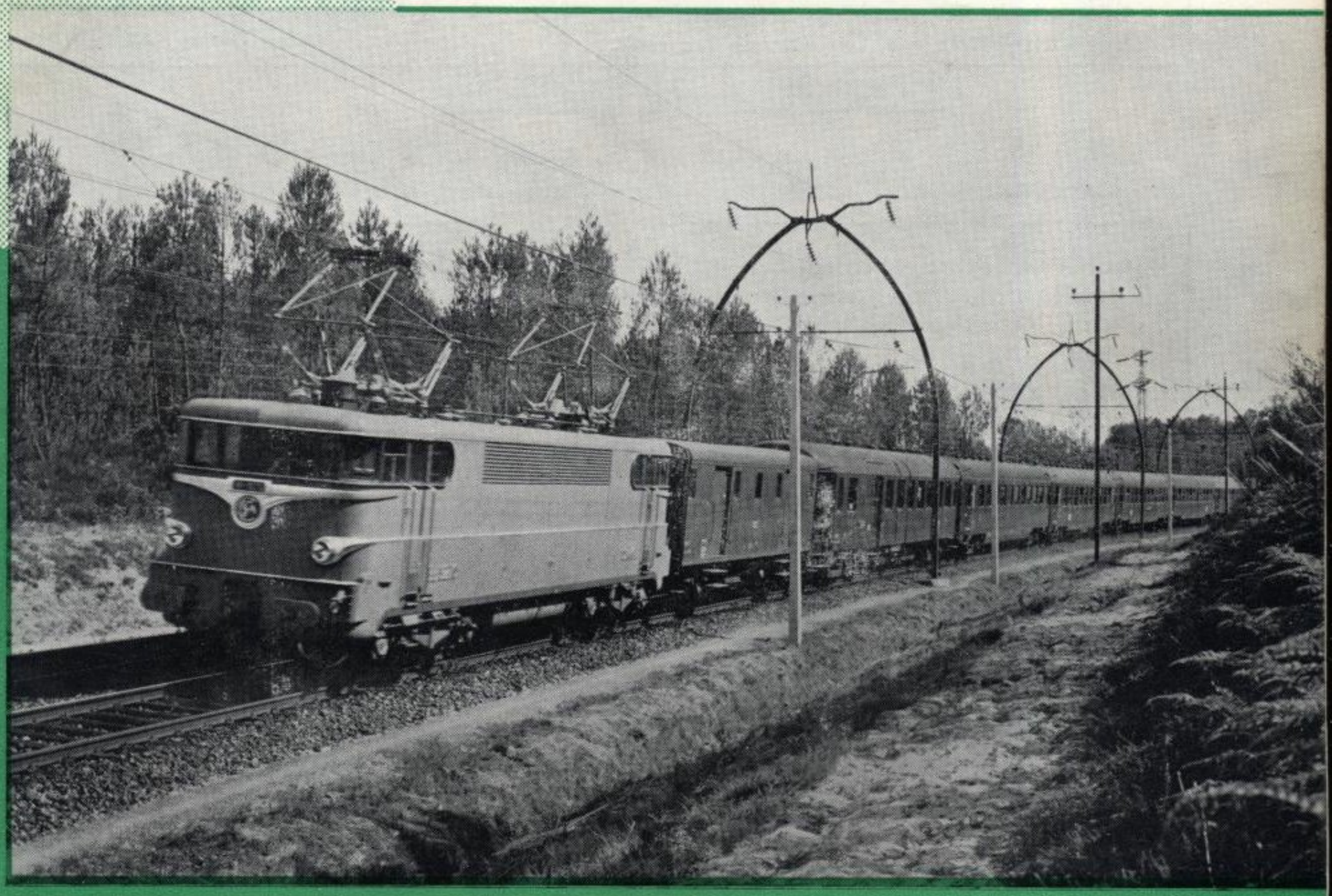
Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

Loco-revue

N° 225

La revue des amateurs de chemins de fer



N° 225
JANVIER

3,00 F.

JANVIER 1963

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

Loco-Revue

N° 225

VOLUME XXII

JANVIER 1963

Editions : LOCO-REVUE

Le Sablen

AURAY

(MORBIHAN)

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE

FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR

Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef

Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65

C.C.P. 2081-39 PARIS

R. C. Lorient 21510

Paraît le 1er de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 NF en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

SOMMAIRE

Le Chemin de Fer de Gerona à Olot	Page	10
Union des Chemins de Fer Européens		12
La gare de Neufchâtel en Bray		15
Les petits moteurs électriques : Les moteurs Pittman *(suite)*		18
L'électricité au service du modeliste		25
Model shopping		31
Documentaire : Locomotive 230 G Ouest		34
En direct avec nos lecteurs		35

Etc..., etc...

LOCO-REVUE
Son Directeur
Ses Collaborateurs,

Vous présentent tous leurs meilleurs vœux pour la nouvelle année et sont heureux de vous offrir, pour cette occasion, une revue rajeunie, mieux présentée et toujours plus documentée.

Ami lecteurs et modélistes, si vous reconnaissez notre effort, à votre tour, tenez nous au courant de vos activités ferroviaires, faites nous connaitre vos réalisations, dites nous vos désirs, c'est le souhait de LOCO-REVUE pour toujours mieux vous servir.

Notre Couverture ——— Our Front Cover ——— Unser Titelbild

Sous les arceaux caractéristiques de la caténaire en 1500 V Bordeaux-Hendaye, BB 9200 en tête d'un rapide.

Schnellzug mit BB 9200 auf der Strecke Bordeaux-Hendaye mit ihrer charakteristischen Oberleitung (1500 V).

Under the typical 1500 V catenary gantries on the Bordeaux-Hendaye line, a 9200 BB hauling an express train.

Cliché S.N.C.F.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons spécialisées ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des grandes Villes de Province (289 points de Vente dont 71 à PARIS).

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,00 F.	3,50 F. ou 2,30 DM. ou 4 SH. 9 ou Dollar 0,70
Abonnement Annuel Annual Subscription	30 F. (1)	35,00 F.(2) ou 23 DM. ou 47 SH. 6 ou Dollar 7,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

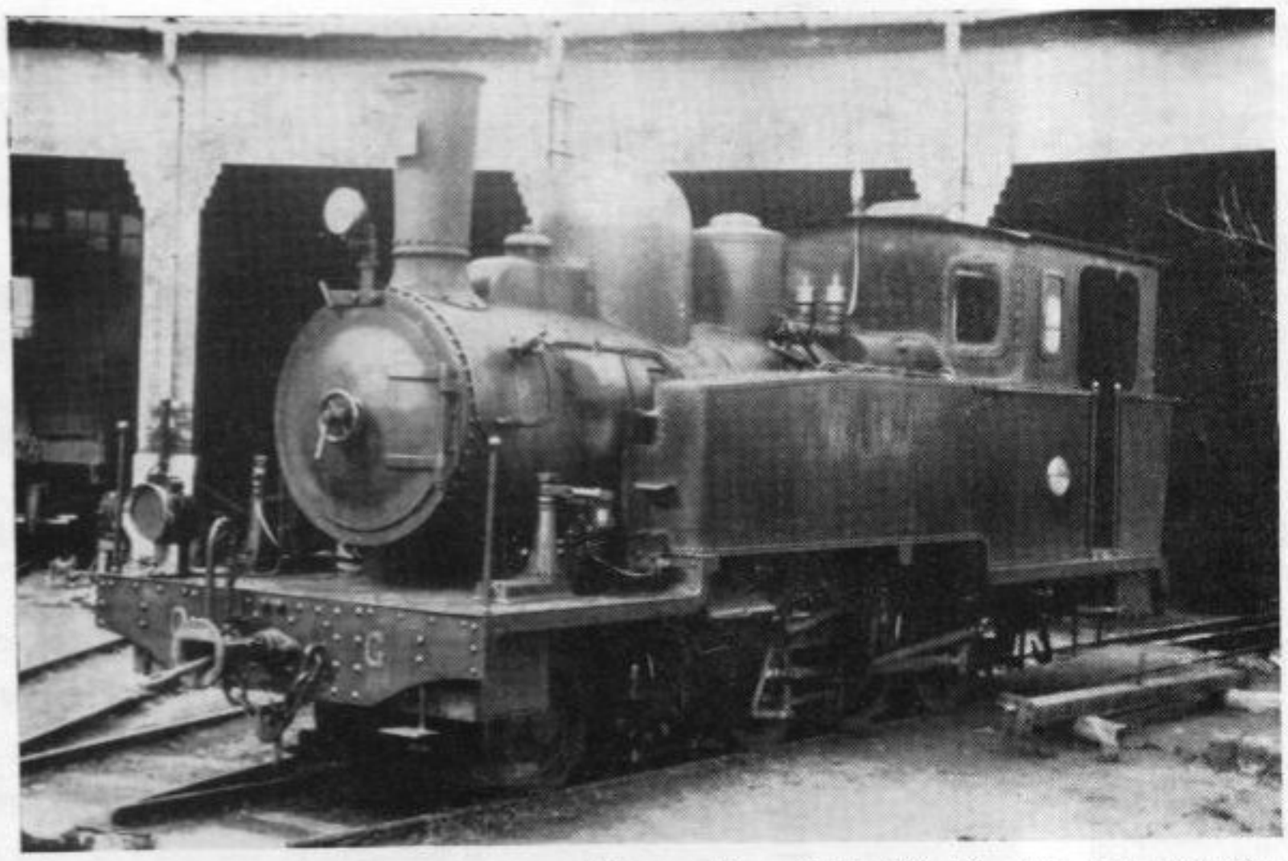
(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 31.50
(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 36.50

LE CHEMIN DE FER DE GERONA A OLOT

par Christian LACOMBE.

Die Eisenbahn von Gerona nach Olot (Spanien).

The Gerona - Olot railway system.



Locomotive N° 7, 130 T, série 6 à 10, 26 t.

(Cliché O.G.).

Qui a parcouru la péninsule, des Asturies à l'Andalousie, de l'Extramadura à la Catalogne, ne peut qu'avouer son intense admiration pour ces paysages ibériques, ô combien multiples et incomparables, souvent sublimes.

La province de Gerona, à elle seule, offre de tels contrastes, qu'en quelques kilomètres carrés s'opposent l'ardente côte méditerranéenne, la calme forêt de Gabarras et ces étonnants contreforts volcaniques où nous nous trouvons aujourd'hui.

Murailles basaltiques, vertes prairies, sommets en dôme, laves pétrifiées, sources thermales, volcans éteints, plaines fertiles, lacs miroitants... ne penserait-on pas à l'évocation du pays du Forez ou du Velay ? Sans doute.

Mais ces caractéristiques très particulières sont celles de la région d'Olot, en pays catalan, que l'on compare bien justement à une Auvergne, en Espagne...

Et ce n'est pas l'un des moindres attraits du chemin de fer de Gerona à Olot, que de vous mener au centre de cette admirable contrée.

La ligne quitte Gerona (altitude 8 mètres) d'une gare qui lui est propre, tout près de celle de la RENFE, à sa droite en regardant vers Barcelone.

La ligne dessert Salt (pk 3), puis s'établit sur sa plate-forme, entre, à sa gauche, la route N 141, et, à sa droite, le fleuve Ter.

Le profil s'élève sensiblement ; Bescano (pk 8), Vilanna (pk 10), Bonmati (pk 14), Anglès (pk 17), La Sellera (pk 19), El Pasteral (pk 21) sont desservis avant que la voie ne traverse, près du confluent de la rivière Brugent et du fleuve Ter : la route N 141, le *rio* Ter et la route C 152 au moyen du plus important ouvrage d'art de la ligne, un viaduc métallique composé de trois travées de 21 mètres chacune.

La voie abandonne le Ter qui remonte vers sa source, s'incline vers le nord-ouest, et suit maintenant, toujours sur sa plate-forme, la route C 152, pour aboutir à Amer (pk 25 - altitude 186 m), centre vital du réseau.

Après Amer, le chemin de fer pénètre dans une région plus accidentée ; courbes et rampes se succèdent. Mais avec une douceur qu'il convient de signaler : rampes de 18 à 20 ‰, courbes d'au moins 100 m de rayon...

Las Planas (pk 33), San Feliu de Pallarols (pk 38), sont desservies... Un tunnel, puis c'est San Esteban (pk 48), Las Presas (pk 51), et enfin Olot (pk 55), altitude (ville) 443 m.

★

La ligne, propriété de la « Compañia del Ferrocarril de Olot a Gerona » (O G), est en partie construite à la fin du siècle dernier. Elle est mise en service, en 1897, sur 36 km, entre San Feliu de Pallarols (pk 38) et Salt (pk 2), peu avant l'entrée dans Gerona.

De cette particularité, — le chemin de fer ne part pas encore de Gerona et n'atteint pas encore Olot, — vient l'importance de Amer (pk 25) comme centre ferroviaire du réseau.

La construction se poursuit au cours des dix premières années de notre siècle, au milieu de multiples difficultés techniques ; la voie entre dans son tracé le plus tourmenté, vers Olot, au-delà de San Feliu.

Mais il n'existe point de difficulté insurmontable : le chemin de fer entier est inauguré, entre Olot et Gerona, le 14 novembre 1911. Depuis, il assure un service sans défaillance.

★

La voie, pour une longueur principale de 54,800 km, à l'écartement métrique, est armée en rails du type Vignole de poids différents :

34,400 km, en rail de 21 kg au mètre ;
16,400 km, en rail de 23 kg au mètre ;
0,400 km, en rail de 30 kg au mètre ;
3,600 km, en rail de 32,500 kg au m.

Ces rails sont posés sur traverses de chêne-rouvre ; la distance entre traverses est de 45 centimètres.

Les rampes varient, en ligne, entre 18 et 20 ‰. Une exception cependant : un taux de 30 ‰ sur une longueur de 500 mètres.

Le réseau compte trois grands ouvrages d'art : le viaduc de Pasterol, signalé plus haut, composé de trois travées métalliques de 21 m ; deux ponts en maçonnerie, l'un de six arches de

8 m ; l'autre de cinq arches de 8 m. Disséminés au long de la ligne, il y a encore une centaine de ponts, dont l'ouverture oscille entre 3 et 8 m.

Signalons enfin deux tunnels : le premier au pk 43,100, long de 235,70 m; le second, au pk 54,200, long de 32,20 m.

★

MATÉRIEL

I. — ÉVOLUTION

1. — En 1897, dès l'ouverture du premier tronçon exploité, et dans les années qui suivent immédiatement, le réseau met en service un ensemble de matériel construit à ce moment-là :

a) Une première série de *locomotives*, actuellement hors service, appartenant à la série 1 à 5 ;

b) Des *voitures voyageurs* à boggies et à essieux, relevant des divers types ci-après :

— à boggies :
voiture-salon de 1re classe (A) ;
voitures mixtes 2/3e classe (BC) ;
— à essieux :
voitures mixtes 2/3e classe (BC) ;
voitures mixtes 3e classe/poste (C-Correo) ;
voitures de 3e classe (C), de deux gabarits différents.

A l'exception du type « voiture-salon » (A), *toutes* ces voitures qu'elles soient à deux essieux ou à boggies, ont, à quelques infimes détails près, le même aspect, la même distribution intérieure. Chaque véhicule comprend quatre compartiments isolés : il n'y a pas de plate-forme d'extrémités. Chaque compartiment offre huit places assises, au moyen de deux banquettes perpendiculaires à la voie, placées face à face. Le gabarit de ce matériel est compris entre 2,27 m et 2,40 m. Cependant, une série de voitures à essieux, de troisième classe (C), de gabarit en largeur nettement plus élevé, 2,85 m, permet de recevoir dix personnes par compartiment au lieu de huit.

On accède à chaque compartiment au moyen d'une porte sur chaque face de la caisse. Chaque compartiment est éclairé, comme le voulait l'esthétique ferroviaire du siècle dernier, sur chaque côté de caisse, par la vitre de porte et par une fenêtre de part et d'autre de ladite vitre.

Précisons que dans le type « 3e classe/poste » (C-Correo), deux compartiments sont occupés par la poste alors que les deux autres sont réservés aux voyageurs.

Notons enfin que les caisses sont construites en bois de teck à lames verticales apparentes ; que le bandeau supérieur de chaque voiture est percé de jalousies facilitant, en été, l'aération ; qu'un marchepied court tout le long de la caisse ; que la longueur hors-tout de ce matériel voyageurs oscille entre 6,58 m et 9,60 m, suivant classe et nombre d'essieux.

c) *Des wagons de marchandises* appartenant à trois types :
— fourgons (premier type, E 1 à E 6);
— couverts (première série, H) ;
— tombereaux (première série, J).

Ce matériel marchandises est au gabarit, en largeur, de 2,05 m pour les fourgons, de 2,20 m pour les deux autres types.

Des voitures voyageurs et des wagons de marchandises de ces types 1897-1900 sont toujours en service.

2. — En 1911, pour l'ouverture à l'exploitation de la ligne entière, le réseau met en service un complément de matériel :

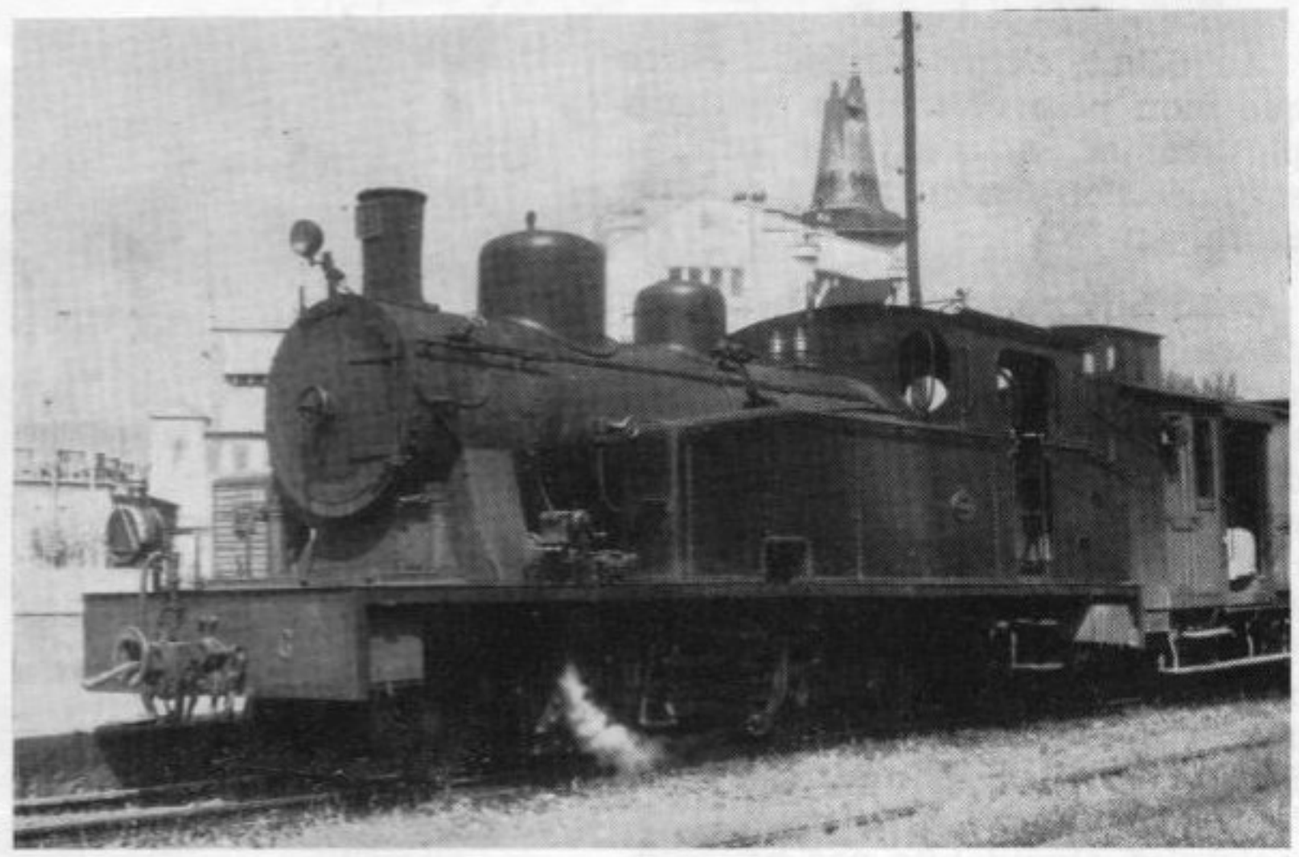
a) les *locomotives* du type 130 T, série 6 à 10 ;

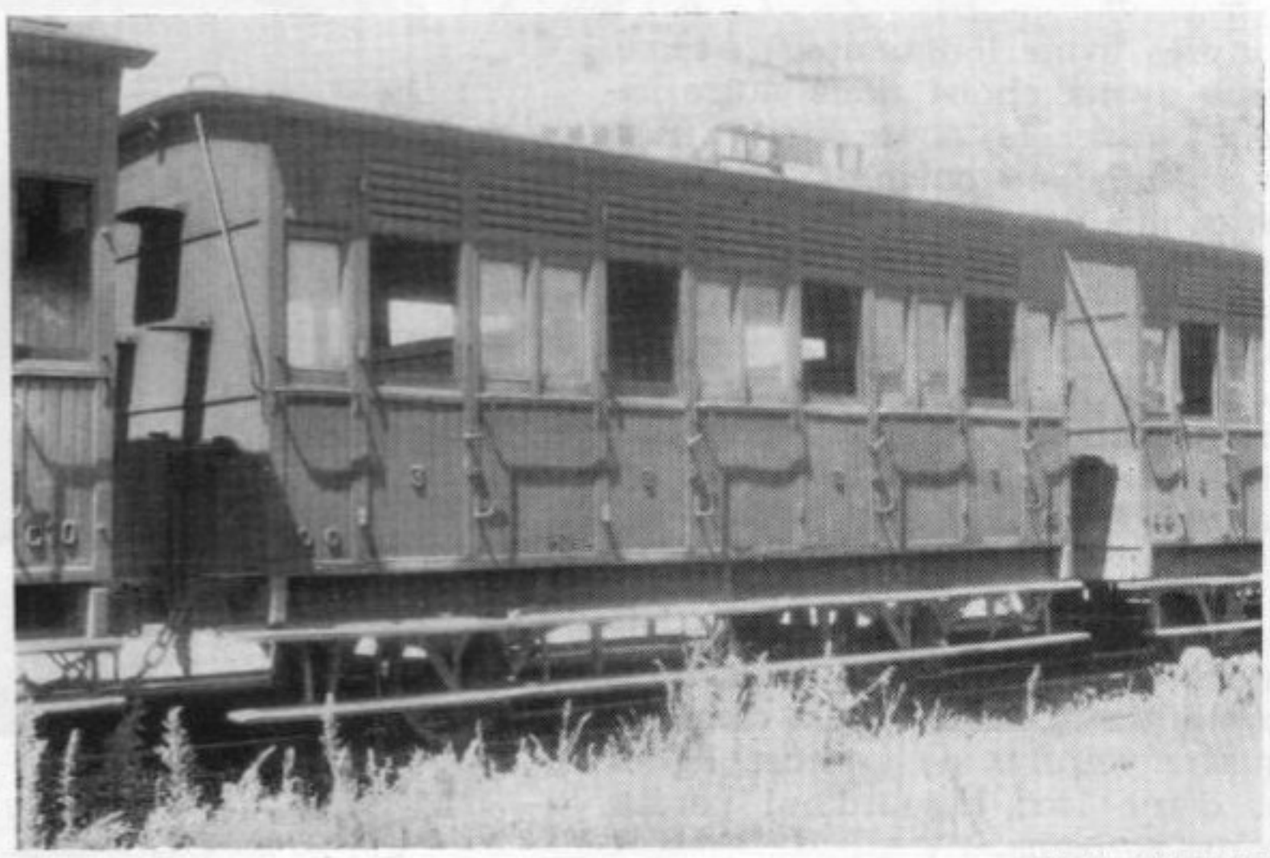
b) des *wagons de marchandises :*

—de trois types nouveaux sur le réseau, au gabarit uniforme de 2,20 m, comme le matériel marchandises de 1897-1900 : plates-formes simples (F), plates-formes avec guérite de serre-frein (G), wagons couverts aménagés pour transport de bétail (I) ;

— une nouvelle série de fourgons (E 7 à E 10) de dimensions **hors-tout** supérieures aux véhicules de la pre-

Voir suite page 30.





(Cliché LACOMBE.

■ **Locomotive N° 21, 131 T, série 21 à 24, 31 tonnes.**

■■ **Voiture 3e classe à deux essieux, 4 compartiments, construction de 1897.**
2-achsiger Abteilwagen 3. Klasse, Baujahr 1897.
3 rd class 2 axles passenger car built in 1897.

LA GARE DE NEUFCHATEL EN BRAY à l'échelle HO

Building in HO gauge scale the Neufchâtel en Bray station
Bahnhaf Neufchâtel en Bray a.d. Strecke Paris-Dieppe für HO

par F. JEAN & R. LARGERON
CLICHÉS S.N.C.F.

(suite, voir notre précédent numéro).

Construction du bâtiment voyageurs principal.

Il n'a pas été prévu de base pour les bâtiments étant donné que celle-ci est constituée par le dessus des quais intéressés. De plus, un accès à l'intérieur du BV est nécessaire pour son aménagement éventuel ou tout au moins la pose des lampes d'éclairage.

On commencera donc par découper tous les éléments principaux nécessaires à la construction du corps de bâtiments : façades et pignons en contreplaqué de 3 mm selon la planche 6, portes et fenêtres selon la planche 7.

Les cotes portées sur les planches concernent l'échelle « HO » ; pour le « O » il suffira de multiplier ces cotes par 2.

On profitera de ce que les façades et pignons soient à plat pour les garnir de leurs portes et fenêtres, le collage de ces accessoires étant ainsi plus aisé. Bien entendu le rhodoïd des vitrages sera placé en dernier, lorsque le tout sera monté et peint.

Les premiers éléments ainsi garnis seront assemblés en prenant soin que le tout repose toujours bien à plat, condition qui sera vérifiable facilement sur une planche à dessin ou tout autre surface parfaitement plane. Une baguette carrée ou d'angle, collée dans les joints principaux, renforcera avantageusement le montage. La planche 8 : « Coupes » donne la position précise des différents éléments détaillés sur les autres planches.

La toiture (planche 9) découpée en carton rigide, carte de Lyon ou presspahn peut être à son tour collée en bonne place. Les arêtes et raccords des auvents seront aussi renforcés intérieurement par des bandes de carton pliées et collées.

La planche 10 enfin, montre le détail de construction des cheminées ainsi que de la dernière baie.*

Finition : La décoration de l'ensemble sera faite à la gouache jaune-ocre pour les murs extérieurs, gris ciment pour l'embasement, les travées des baies vitrées et le fronton de l'horloge, et brun pour les boiseries des portes et fenêtres. Le soubassement en petites briques rouges pourra être figuré par du papier décoration (réf. « Loco Revue » 1016) de même que la couverture en tuile mécanique. Pour cette dernière toutefois une seule référence « Loco Revue » conviendrait comme teinte (1003), mais celle-ci, qui intéresse des tuiles plates, n'offre pas le même dessin. La meilleure solution est donc laissée à l'initiative de chacun.

Au point de vue finition, chacun

* Cette planche (10) sera faute de place donnée en notre prochain numéro.

PLANCHE 6

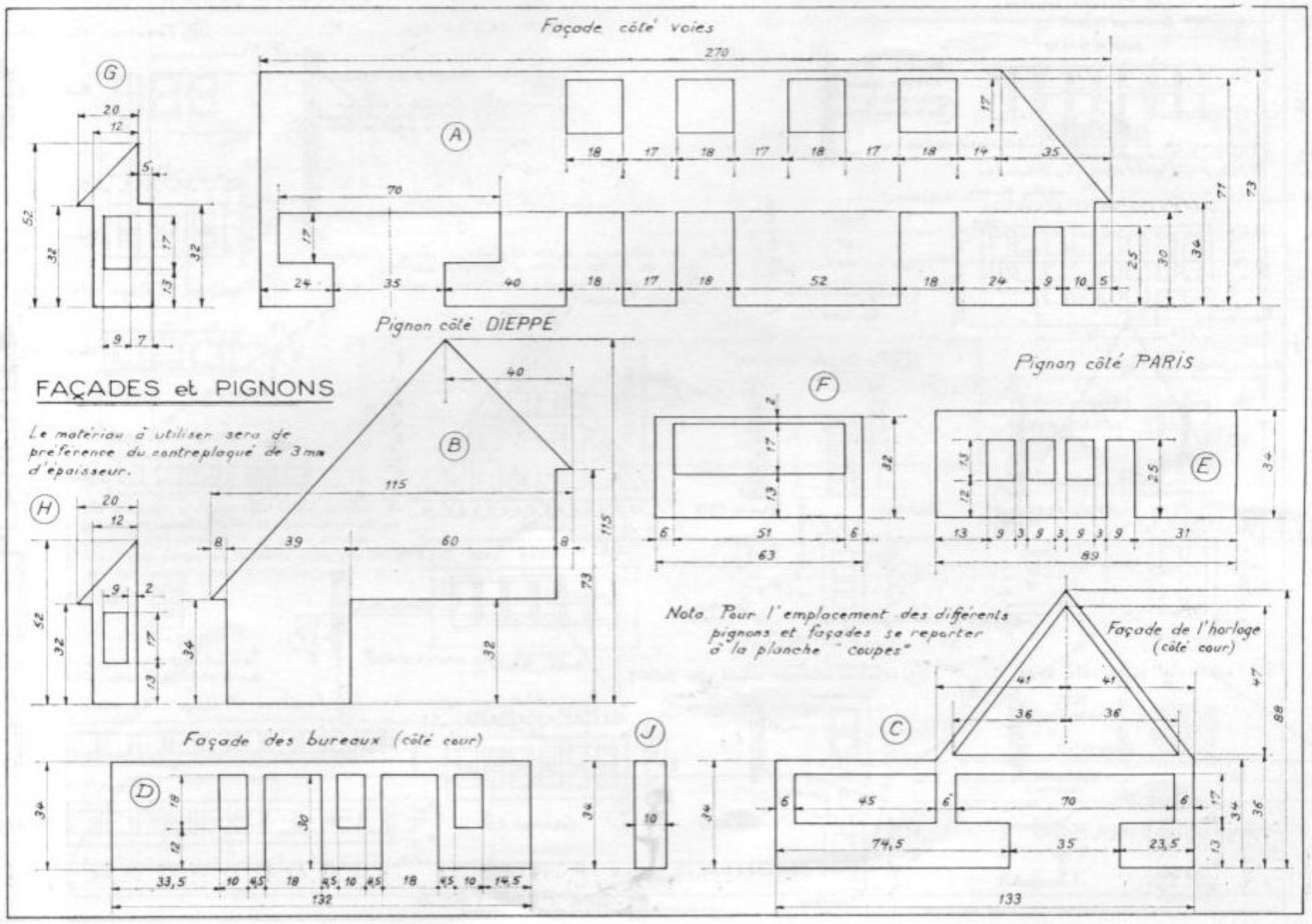


PLANCHE 8

Coupe a

Coupe b

Coupe c

½ Coupe d

½ Coupe e

Section g

Section h

Vue extre suivt f

Encadrement, épr 1,5
Soubassement, épr 2
rebord, plinthe, épr 1

Soubassement épr 3
rebord, plinthe, épr 1

Tirant - fil ø 0,5

Bande carton 1mm

Encadrement épr 3

Suivant dimensions A1

Soubassement, épr 2
rebord, plinthe, épr 1

Encadrement, épr 1,5

Encadrement de C, épr 2

Encadrement épr 1,5

Soubassement épr 2
rebord, plinthe épr 1

COUPES

(A1) Portes - fenêtres

Bandes de 1x1x17

Bandes de 1x1x29

4 fils espacés de 1mm

Fil laiton ø 0,5 formant poignée

Rhodoïde à découper suivant cotes extérieures de la plaque perforée

(A) et (C)

Seuil

Epaisseur 1

(B1) Portes

Bande de 1x1x29

Rhodoïde 32x22

4 fils laiton ø 0,5 espacés de 1mm

(A) et (D)

Fil laiton ø 0,5 formant poignée

(C1) Portes de service

3 fils laiton ø 0,5 espacés de 1mm

Bande 8x3x1

Rhodoïde 27x13

(A) et (E)

(D1) Fenêtres 1er étage côté voies

Rhodoïde 21x22

Bande 1x1x17

Encadrement épaisseur 1

(E1) Fenêtres latérales auvent côté DIEPPE

Rhodoïde 21x13

(G) et (H)

(F1) Pignon de l'horloge

Horloge ø 20 à rapporter

Rhodoïde à découper suivant cotes extérieures de la plaque perforée

(C)

Nota. Les différentes portes et fenêtres seront découpées dans du carton de 1mm d'épaisseur environ
Pour l'emplacement des ouvertures se reporter à la planche "coupes"

(J1) Fenêtres côté DIEPPE

Rhodoïde 20x55,5

(F)

Bandes 1x1x16

(G1) Fenêtres côté PARIS

Rhodoïde 17x39

(E)

(H1) Fenêtres 1er étage côté PARIS

Rhodoïde 13x39

Bande 2x1x41

Bande 1x1x41

(K1) Fenêtres côté cour

Rhodoïde 22x14

(D)

Le quadrillage sera exécuté directement sur le rhodoïde carrés 2x2

(L1) Fenêtres 1er étage côté cour

Bande 1x1x109,5

Rhodoïde 14x107,5

MONTAGE des PORTES et des FENÊTRES

pourra là aussi donner libre cours à son imagination pour la figuration des derniers détails tels que cadran de l'horloge, gouttières et leurs descentes, poignées de portes, etc.

Nous attirons enfin l'attention sur la question de l'éclairage intérieur qui trop souvent manque de réalisme. Si le hall doit être suffisamment éclairé, il ne faut pas non plus que des pinceaux lumineux semblent jaillir de toutes les ouvertures. On modérera donc l'intensité des lampes utilisées en les branchant deux à deux en parallèle ou en les sous-voltant à une juste valeur. Certaines fenêtres pourront être obturées par du papier noir et d'autres garnies par du cellophane de couleur. L'éclairage doit en effet être différent selon les pièces et ces dernières sont rarement illuminées toutes simultanément !

Enfin pour éviter que la lumière ne s'infiltre au joint des murs et de la plateforme de base ce qui est du plus mauvais effet, on collera le bâtiment directement sur une feuille de papier noir qui sera ensuite arasée selon le contour du bâtiment. Seul un petit trou ou un volet mobile au centre permettra l'accès aux lampes d'éclairage.

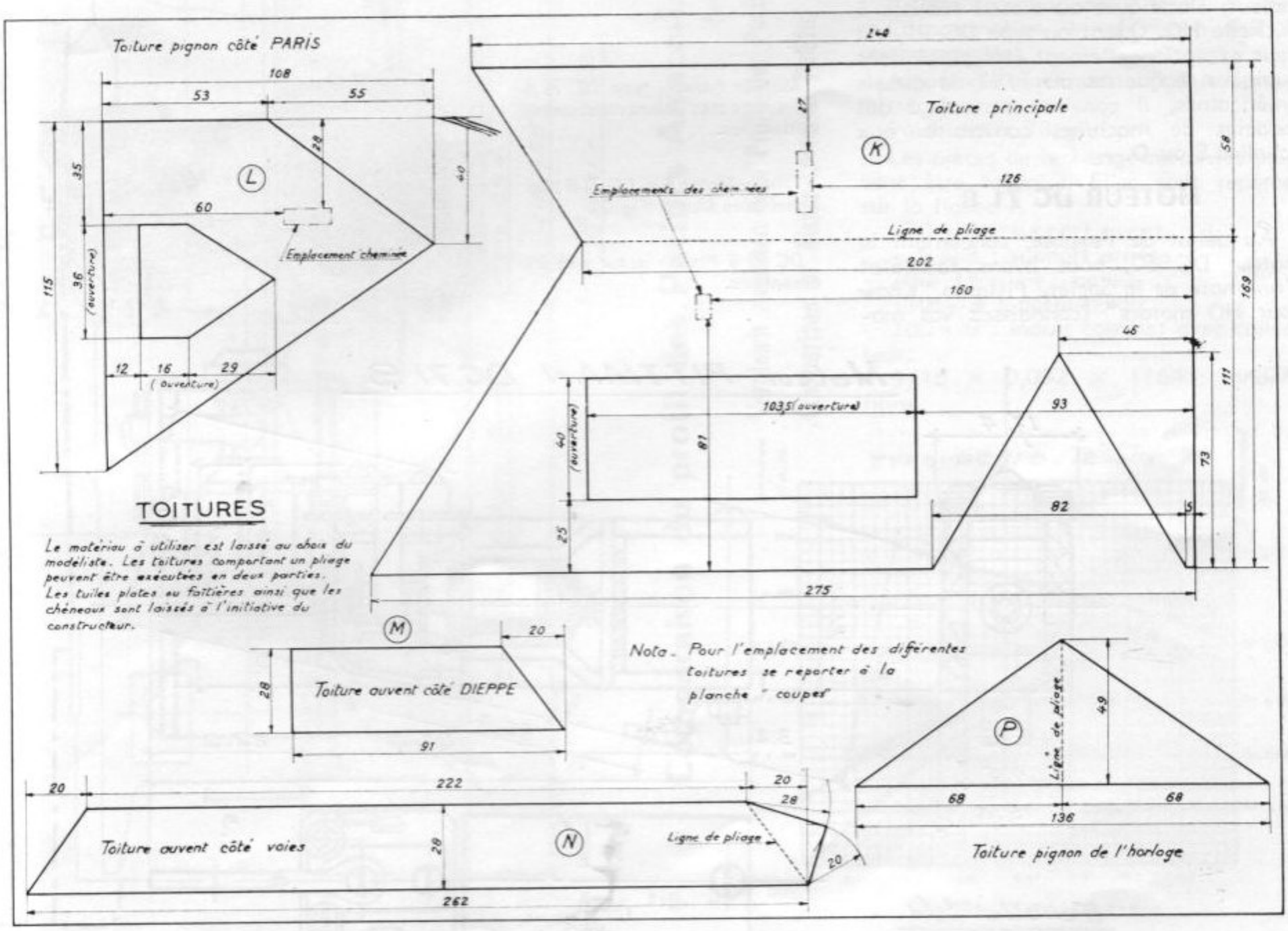
***

Façade de la gare côté cour.
Vorderseite des Bahnhofs.
The station front looking over the street.

* Quoique toutes les dimensions utiles pour l'échelle « HO » soient portées sur les planches de montage nos lecteurs pourront se procurer aux éditions « Loco Revue » des tirages en grandeur d'exécution de ces mêmes planches.

(En " O " seuls sont disponibles les plans d'ensemble réf. DS 8 et 9, publiés en notre précédent numéro).

PLANCHE 9


Toiture pignon côté PARIS
Toiture principale
Emplacement cheminée
Emplacements des cheminées
Ligne de pliage
TOITURES
Le matériau à utiliser est laissé au choix du modéliste. Les toitures comportant un pliage peuvent être exécutées en deux parties. Les tuiles plates au faîtières ainsi que les chéneaux sont laissés à l'initiative du constructeur.
Toiture auvent côté DIEPPE
Toiture auvent côté voies
Toiture pignon de l'horloge
Nota. Pour l'emplacement des différentes toitures se reporter à la planche " coupes"

ques) plus avantageux, mais moins précis. Ces derniers appareils ont toutefois l'avantage de pouvoir être parcourus indifféremment par du courant alternatif ou du courant continu.

Dans les appareils à cadre, l'équipage est un cadre bobiné minuscule, solidaire de l'axe de l'aiguille, qui pivote entre les deux pôles d'un aimant. Ces appareils, étant donné la fragilité de leur bobinage de « travail », sont très sensibles aux surcharges et ne peuvent répondre que s'ils sont parcourus par du courant continu. Pour la mesure du courant alternatif, il est nécessaire de les faire précéder d'un élément redresseur.

Dans les éléments électromagnétiques il n'y a pas de bobinage mobile ni d'aimant, mais une simple bobine largement dimensionnée, au centre de laquelle se trouve une palette de fer doux fixe et une seconde mobile solidaire de l'axe supportant l'aiguille. Les deux palettes s'aimantent dans le même sens lorsque le courant passe, donc se repoussent et cela d'autant plus que l'intensité est plus grande. Ces appareils sont peu fragiles, et seront amplement suffisants pour le contrôle des différents circuits du réseau. De plus, n'étant pas polarisés, leur faculté de fonctionner aussi bien en alternatif qu'en continu est intéressante dans le cas où le circuit à contrôler est susceptible d'être parcouru par différents courants (inversion ou commande par impulsion de courant différent du courant de traction, etc.).

Si le modèle choisi est « amorti »*, son usage sera aussi pratique que celui d'un appareil plus coûteux.

Les valeurs relevées sur le *voltmètre* s'expriment en *volts*, exemple : 16 volts ou 16 V. Une tension très faible s'exprime en *millivolts* = mV, ou *microvolts* = µV, mais le modéliste n'aura guère l'occasion de mesurer de telles tensions.

Les valeurs relevées sur l'*ampèremètre* s'expriment en *ampères*, exemple : 1,5 ampère ou 1,5 A. Des intensités plus faibles s'expriment en *milliampères*, exemple : 250 milliampères ou 250 mA (= 0,25 A). Des intensités encore plus faibles s'expriment en *microampères* (µA), mais là également le modéliste n'aura pas l'occasion de mesurer de si faibles courants.

★

(à suivre — applications, quelques circuits de base).

** Les appareils amortis sont ceux dans lesquels une petite palette de métal, solidaire de l'axe de l'aiguille et agissant en frein à air, amortit les oscillations de cette dernière. La lecture de ces appareils est ainsi beaucoup plus aisée, car l'aiguille se stabilise aussitôt, ce qui est appréciable principalement lorsque le courant contrôlé est susceptible de subir certaines fluctuations (cas de la mesure de consommation d'une machine parcourant une section de voie).*

LE CHEMIN DE FER DE GERONA A OLOT (suite de la page 11)

mière série : en largeur 2,40 m au lieu de 2,05 m ; en longueur 6,80 m au lieu de 5,45 m ;

— des wagons-grue d'une puissance de 5 tonnes.

Des locomotives et des wagons de ce type 1911 sont toujours en service actuellement.

3. — En 1925-1926, le réseau reçoit encore du matériel nouveau :

a) les *locomotives* du type 131 T, série 21 à 24 ;

b) des *voitures voyageurs* d'un type nouveau. Il s'agit de longues voitures de troisième classe (CC), à boggies, de dimensions hors-tout en largeur de 2,60 m, en longueur de 13,75 m, à plates-formes d'extrémité vestibulées. Les plates-formes, qui servent à la montée et à la descente des voyageurs, possèdent une porte d'intercommunication. Un couloir central règne sur toute la longueur de la voiture, d'une plateforme à l'autre. Les banquettes, de deux places, sont disposées perpendiculairement à la voie, de chaque côté du couloir central, se faisant face deux à deux.

D'après une légère différence d'aspect extérieur, nous remarquons deux séries dans ce type 1925. Une première série possède les bouts de caisse droits et l'éclairage est assuré de chaque côté de la voiture, par sept groupes de deux vitres. L'autre série possède des bouts de caisse arrondis et l'éclairage est assuré par sept larges baies de chaque côté de la voiture.

La caisse de ces voitures est également en bois de teck, aux lames verticales apparentes.

c) des *wagons de marchandises*, constituant une deuxième série de wagons couverts (H) et de wagons tombereaux (J). Ce matériel est sensiblement identique aux véhicules de la première série construits en 1897-1900.

Locomotives, voitures et wagons de ces types 1925-1926 sont encore en service actuellement.

4. — En 1952, le parc s'augmente de *voitures voyageurs*, à essieux, de troisième classe (type Cp) construites dans les ateliers du réseau.

Ces voitures ont une distribution intérieure identique au matériel à boggies (CC) de 1925. Les plates-formes d'extrémité sont cependant ouvertes ; elles sont dotées d'une porte à claire-voie d'intercommunication.

5. — Enfin, en 1958-1959, apparaissent les trains automoteurs.

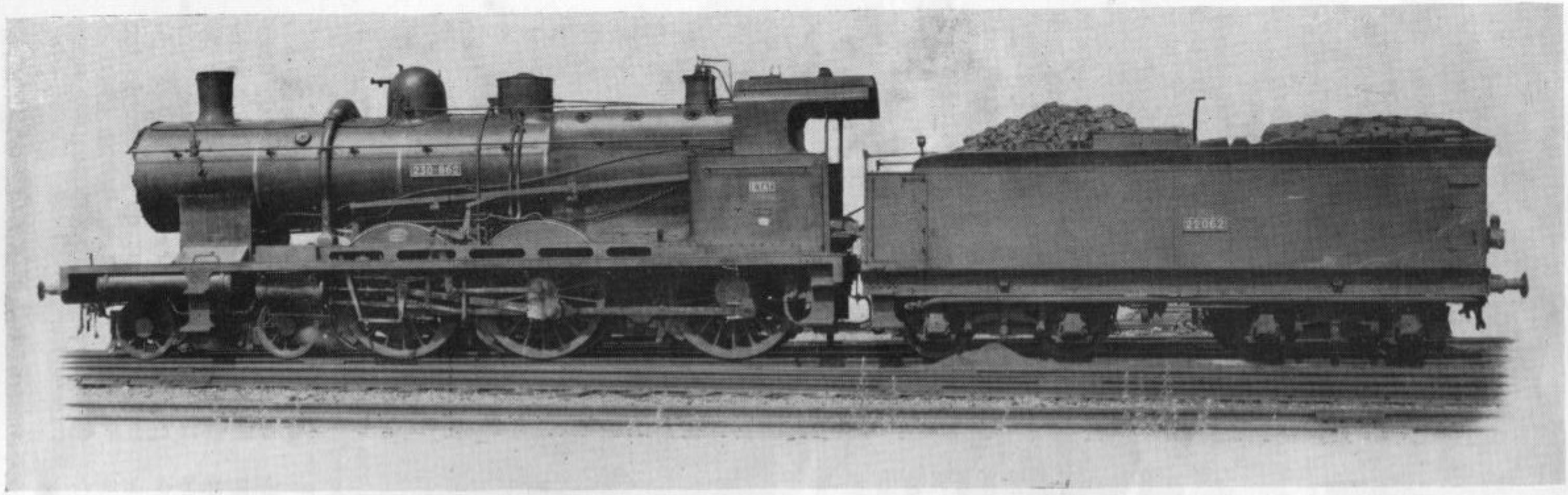
Le réseau reçoit les *autorails* dont les caractéristiques sont précisées plus bas.

En guise de *remorques*, on adapte des voitures à boggies, à couloir central, du type 1925 (CC). Ces voitures sont peintes aux couleurs des autorails : base de caisse vert sombre ; haut de caisse vert clair.

(à suivre : caractéristiques - exploitation - trafic).

SOMMAIRE DE NOTRE PROCHAIN NUMÉRO :

Le Chemin de Fer de GERONA à OLOT (suite et fin).
Circuit bouclé au 1/20e chez Monsieur GARDES.
La Gare de Neufchâtel en Braye en HO (suite et fin).
L'Electricité au service du Modelisme (suite).
Sur l'appareillement des entr'axe des engins de traction.
Les petits moteurs électriques : les moteurs Pittman (suite).
Nous avons essayé pour vous : Diesel Hornby HO et Diesel F 7 Athearn.
Etc..., etc...



LOCOMOTIVE 230 G - 801 à 883 de la région OUEST

Lokomotive Typ 230 G, Baureihe 801 bis 883 Bezirk WEST.

Western Region 4-6-0 Locomotive, serial 801 to 883.

Une première série de ces machines, série 230-801 à 840 (ex-3801 à 40) de l'ancien réseau des Chemins de fer de l'Etat, fut construite par les Etablissements Cail à Fives-Lille, en 1908-1910, type compound à quatre cylindres à vapeur saturée, tiroirs plans, pour trains express lourds.

Cette série fut suivie d'une seconde numérotée 230-841 à 883 (numérotation Etat après fusion avec l'Ouest). Ces machines reçurent les numéros 230-G-801-883 lors de l'avènement de la S.N.C.F. Ce type reproduisait exactement la série des 4000 P.O. (230 C S.-O. dont 15 seront mutées par la suite à l'Ouest sous les numéros 884 à 898) dont il avait les qualités de puissance et de vitesse. Les machines furent utilisées notamment pour les express sur Paris-Rennes.

CARACTÉRISTIQUES

Surface de grille		3,21	m²
Surface de chauffe : Foyer		16,17	m²
Tubes		221,60	m²
Surface totale de chauffe		237,77	m²
Timbre de la chaudière		16	atm.
Dimensions des cylindres	HP 360 / BP 600	× 640	mm
Diamètre des roues motrices		1,85	m
Diamètre des roues du bogie		0,96	m
Empattement rigide		4,30	m
Longueur totale H.T.		11,665	m
Poids adhérent		53,100	t
Poids total en service		75,100	t

ELEVATION DROITE

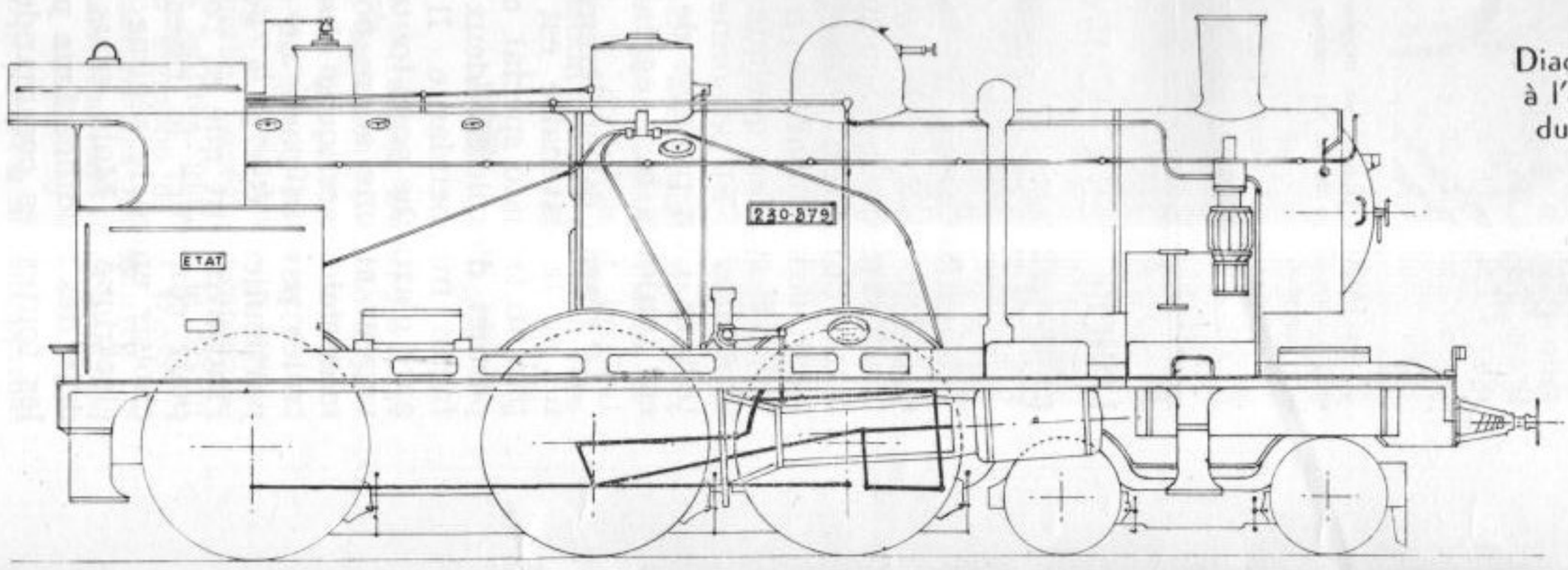


Diagramme à l'échelle du 1/87

VUE AVANT